Der Wandel des Symbolwertes von Schiffen

Von Dr. JOBST BROELMANN, Konservator der Abt. Schiffahrt im Deutschen Museum.

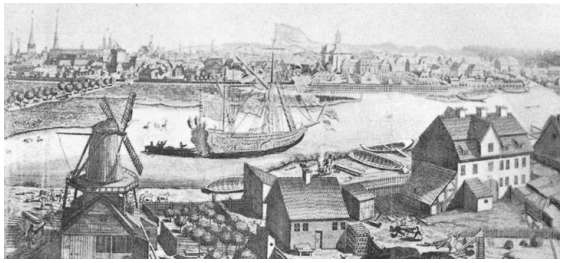
Neben seiner Nutzung kommerzieller oder militärischer Art war das Schiff immer auch Symbol und Projektionsziel von Phantasien. Das gilt für die Prunkschiffe der Barockfürsten, für die Segelschulschiffe der Marine und nicht minder für die Einmann-Yachten von Weltumseglern.

Mit den Phantasien wandelte sich die Bestimmung - und oft war es ein alter Schiffsrumpf, der „recycelt" mit neuer Takelage neuen Zielen entgegenfuhr. Auf der Peene-Werft im mecklenburgischen Wolgast verbinden sich Vision und realer Lebensentwurf: Der *Verein „Lebenlernen auf Segelschiffen"* will die strukturelle Krise nach der Wende überwinden.

Die Pflege und Restaurierung technisch-historischer Bauwerke, wie Brücken, Mühlen oder ganzer Fabrikanlagen, beziehen ihr Motiv aus der Erhaltung einer einzigartig verbliebenen und eigentümlichen historischen Substanz. Die Finanzierung erfordert allerdings oft eine neue und lukrative Verwendungsart, die häufig nur noch Reste dieser Substanz als Zitat oder Dekor aufgreift. Auch die in letzter Zeit wieder häufiger zu beobachtende „Wiederentdeckung" der Segelschiffe, die weit über die Restaurierung verbliebener Relikte hinausgeht, kann nicht einfach als eine Renaissance im Sinne ihrer ursprünglichen Verwendung gelten.

Häufig wird „das Schiff" als eigenes und vielfältig deutbares Motiv erkennbar, das, aus der früheren Einheit von Zeitraum, Region und sozialem Milieu gelöst, mit

neuer ideologischer Befrachtung oder gut kalkuliertem Wagemut wieder auf Reise geschickt wird und dabei zugleich ein charakteristisches Spiegelbild des neuen Milieus gibt. Als Ziel und konkrete historische und geografische Zwischenstation, sozusagen als Hafen verschiedener solcher Zeitreisen, kann Wolgast im neuen Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angesteuert und vorgestellt werden.



Ein holländischer Exportartikel: die Luxusyacht König Friedrich I., Berlin 1717

Die Entdeckung des Schiffes als Gegenstand und Ziel des mythischen und religiösen Kults ist so alt wie das Schiff selbst, ob als Sonnenbarke oder archaisches Vehikel zum Überqueren des Hades, in der sakralen und allegorischen Schiffahrt als Arche, als Hoffnungsträger des Überlebens und der Glaubensgemeinschaft. Unauffällig hielt sich dabei in der Etymologie des Wortes „Arche“ der elementare Antrieb der Schiffe, das kaufmännische Kalkül, nämlich die Geldkiste verborgen. Die alten, tradierten Rituale, „Schiffskulte und Kultschiffe“ sind im Laufe der Zeit durch soziale Umschichtungen oft des alten Sinnes entleert, durch Übertragung in andere Kulturkreise weit herum-, aus der Sicht einst göttlicher Verwendung aber auch heruntergekommen, und sie lassen sich heute manchmal nur noch in Schiffs- oder Äquatortaufen, Galionsfiguren oder Schiffskanzeln und Redensarten erahnen.

Die meisten jüngeren, neuzeitlichen Verwendungen des Schiffs- oder Seefahrtmotivs schöpften, naturgemäß rückblickend, aus dem reichen Schatz der Historie. Nur Kopernikus war zur Prophetie gezwungen, als er mangels anderer Vorgaben die „geeigneten Segel“ für Reisen in die Weltenräume forderte. Erst im Raumschiff des 20. Jahrhunderts ging seine Vision wörtlich in Erfüllung; sie wurde, was die Bewohnbarkeit der Nachbarplaneten und fernerer Welteninseln betraf, enttäuscht. Die Metapher des singulären „Raumschiffes Erde“ kehrte daher wieder zur auf sich selbst verwiesenen Situation der Erde, auf die Erde als Arche und einzige Überlebenschance zurück.

Unvergleichlich irdischer zentriert als die Parabel Kopernikus’ kreisten die barocken Lustreisen und Inszenierungen um klassische Motive, etwa das der sagenhaften griechischen Argonautenfahrt, so 1667 bei einer Veranstaltung in Wien.

Eine andere Reise eines Schiffsmotivs führte bis in die unmittelbare Umgebung Münchens. Ursprung war der bekannte *Bucintoro*, Prunkschiff und Ausdruck der demonstrativen mediterranen Pracht Venedigs, die, wiederum reflektiert vom Glanz ähnlicher Anlagen des Sonnenkönigs in Versailles, bis in die Gewässer Bayerns ausstrahlte, hier allerdings als *Buzentaur* weiß-blau eingefärbt.

Ursprüngliche Funktion des *Buzentaur* war die seit dem Jahr 977 jährlich zelebrierte Fahrt des Dogen von Venedig zur rituellen, durch einen ins Meer geworfenen goldenen Ring vollzogenen Vermählung der Stadt mit dem Meer; hierzu waren mehrfach, zuletzt im Jahr 1722 Prunkschiffe erbaut worden. Unter den vielen fremden Besuchern der Stadt bewunderte auch Goethe die im vornehmen Sinne nutzlose Pracht: „Das Schiff ist ganz Zierat, also darf man nicht sagen: mit Zierat überladen, ganz vergüldetes Schnitzwerk, sonst zu keinem Gebrauch, eine wahre Monstranz, um dem Volk seine Häupter recht herrlich zu zeigen.“ Verständlich, daß die zum An-

trieb notwendigen Galeerenruderer „allzumal unter dem Boden“ versteckt blieben.

Kurfürst Ferdinand Maria von Bayern entschied sich 1669 in ganz ähnlichem Sinne für eine solche Inszenierung, die er sich entsprechend von seinem Bühnenbildner Santurini auf dem Starnberger See einrichten ließ, änderte aber die ursprüngliche Funktion des *Bucentauro* in ein schwimmendes Jagdschloß ab. Zur „Erlustierung“ wurden bei der „See-Hirschjagd“ hunderte vorher „eingestellter“ Hirsche in den See getrieben und nach Belieben erlegt. Der später von Napoleons Truppen in Venedig zerstörte *Bucentauro* „überlebte“ derart, unbekümmert seiner Tradition, auf dem Starnberger See und, weniger bekannt, auf dem Chiemsee fort, dazu in Dresden und Heidelberg, jeweils variiert und mit weiteren Lustbarken und Lustbarkeiten zum höfischen Plaisir des „Wasserbarocks“ arrangiert, je nach Geschmack und Auftrag der fürstlichen Besteller.

Der neidvolle Blick des Fürsten orientierte sich am Nachbarn und hatte dabei mehrere zur Wahl, da neben Venedig eben auch Versailles' künstliche Anlagen und natürlich Holland in der Lustfahrt maßgebend waren. Die Holländer hatten die „Jagd“ privilegierter Kreise auf das Wasser verlegt und hierfür die Statenyachten und Speelyachten, also Spielyachten, kultiviert. Bei der Auswahl aus vier Modellen, die zuvor als Musterkollektion nach Berlin gesandt worden waren, entschied sich König Friedrich I. von Preussen 1704 für eine Yacht aus Holland. Sie wurde „mit großer Mühe“ von Holland über Hamburg durch die Elbe und Havel nach Berlin geschleppt, später eine weitere, prunkvoll und mit horrenden Kosten ausgestattet.

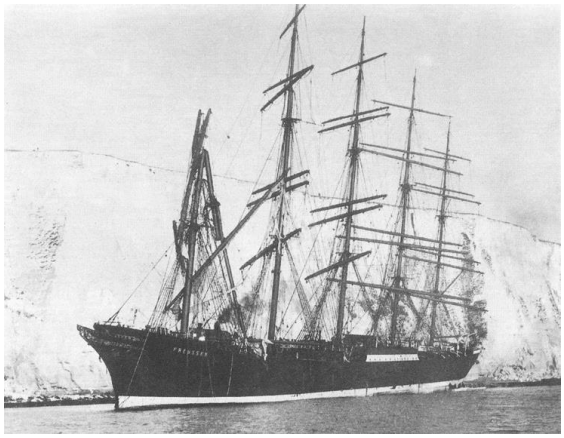
Der Soldatenkönig Friedrich Wilhelm konnte wenig damit anfangen und verscharterte sie, mit Mobiliar und Matrosen, an Zar Peter den Großen gegen jährliche Lieferung von jeweils einhundert „langer Kerls“. Zar Peter hatte sich bekanntlich im führenden Holland selber umgetan und sich anschließend in St. Petersburg eine eigene Lustbarke gezimmert.

Als Geschenk wanderte eine holländische Yacht nach England, wo sich König Charles II. nun neben dem Tennisspiel auch am Yachtsegeln begeisterte und um Geld und Wette segelte. Die Yachtregatten ermöglichten die Projektion nationaler Konkurrenzen auf den Sport. Die Amerikaner, die während der Blockade durch England gelernt hatten, schneller zu segeln, und von denen behauptet wurde, sie segelten deshalb schneller und draufgängerischer, weil sie vor keiner Obrigkeit zerrissene Segel abzurechnen hätten und von Demokratie und Teamgeist beseelt seien, kehrten 1851 auf das friedliche Segelrevier zurück.

Der „America's Cup“ entwickelte sich zur Formel 1 der Yachtregatten, die sich jährlich in neuen, immer aufwendigeren Entwürfen und Konstruktionen übertrumpften. Schiffe, die schließlich, wie ein erstaunter Beobachter feststellte, nichts anderes in sich bargen als „Stahlträger, Streben und Leere“. Zu ihnen gehörte die amerikanische *Puritan*, die 1885 gegen den britischen Herausforderer *Genesta* gewann. Ein Modell überlebte im Deutschen Museum.

Diese ungewöhnliche und neuartige Facette der Schiffahrt, im Segelsport „Nichts und Leere“ schneller zu transportieren als der Konkurrent, wiederholte sich in einer anderen revolutionären Errungenschaft der oberen Klasse: im Recht auf schwere, unbezahlte körperliche Arbeit im Rudersport. Als die Eisenbahn die Binnenschiffahrt auf den englischen Flüssen zurückweichen ließ, wie auf der oberen Themse, rückten Ruder- und Ausflugsboote nach. Das Rudern wurde gesellschaftsfähig und drang in Niederungen ein, die früher vom sprichwörtlich hoffnungslosen Galee-

rendasein ausgefüllt worden waren. Damit aber die Gentlemen und die Studenten aus Oxford und Cambridge bei Regatten der hier traditionell ansässigen und kräftig geübten Bootsleute und Ruderknechte auch im sportlichen Wettbewerb „Herr“ werden konnten, wurden die Knechte als berufsmäßige Ruderer kurzerhand zu Profis erklärt und per Reglement ausgeschlossen und ausgebootet.



Die Großsegler der Jahrhundertwende waren ökonomisch knapp kalkulierte Unternehmen mit härtesten Bedingungen für die Mannschaft. Die Kollision der „Preußen“ mit einem Dampfer 1910 gilt als Symbol des Niedergangs der Großsegler im Frachtverkehr.

In Deutschland fand nach König Friedrich erst Kaiser Wilhelm II. wieder mehr Interesse an der Seefahrt. Leitbild war diesmal sein englischer Onkel König Edward VII., der allerdings, wie Wilhelm verächtlich bemerkte, mit seinem „Kolonialwarenhändler“ segeln ging. Dieser, Sir Thomas Lipton, brachte für den noblen und exklusiven Zeitvertreib zwar nicht den Adel, aber das erforderliche Geld mit und führte nebenbei die Getränkewerbung in den Sport ein.

Wilhelm kaufte sich schließlich in England ein Boot zweiter Hand, ein Anhalt dafür, wie Deutschland, damals in der Schiffahrt immer noch „im Schlepptau Großbritanniens“, britische Vorlagen übernehmen und kopieren mußte. Wenige Jahre später gaben Yachten wie die *Meteor* des Kaisers und die *Germania* Krupps die Verhältnisse derer wieder, die in Deutschland in maritimen Belangen den Kurs bestimmten.

Für die alljährliche „Cowes Week“ auf der Isle of Wight mußte mit der „Kieler Woche“ ein Pendant geschaffen werden; so erhielten hier hohe Häupter die Gelegenheit, durch bloßes Erscheinen ihrer Yachten zu repräsentieren, ganz ähnlich dem „Flaggezeigen“ einer Kanonenbootpolitik. Mit der an Bord herrschenden Hierarchie stellte die Yacht gleichsam den Mikrokosmos des „Staatsschiffes“ dar.

Des Seglers Handbuch forderte vom Yachtmatrosen, Diener und Seemann zugleich zu sein, „mit einer Disziplin, wie sie sonst nur auf Kriegsschiffen vorkommt“, andernfalls - so prophezeite das Handbuch schon 1897 - seien „republikanische Zustände an Bord“ zu erwarten. Nach den Lustfahrten des Wasserbarocks verordnete Kaiser Wilhelm II. mit den Parolen „Seefahrt tut not“ und „Bitter not tut uns eine starke Flotte“ nun den „Wassermilitarismus“, die Erziehung einer ganzen Nation zur Seemacht. Das Spiel mit der Risikoflotte wurde nicht zuletzt von den Matrosen durchschaut, die schließlich meuterten und damit nun tatsächlich die Republik einleiteten.

Solche Umbrüche, besonders aber die bereits vom Land her übergreifende Industrialisierung der Schiffahrt spiegelten sich immer mehr im zivilen Bereich wider. Nun nicht mehr allein in der scharfen Trennung der auf dem Schiff konzentrierten Klassen, die den Untergang einer Titanic auch zu einem gesellschaftlichen Ereignis gemacht hatte, sondern in der Vielzahl und in der Auffächerung der Verwendungen einzelner Schiffstypen. Die industrielle Revolution der Schiffahrt, der Übergang vom Holz zum Stahl und zum Maschinenantrieb mit Heizern und Trimmern brachte immer mehr „ungelernte Arbeiter“ an Bord.

Traditionalisten und Konservative be-

fürchteten als Folge der Naturunabhängigkeit, daß Verweichlichung drohe: Wo einst „eiserne Männer auf hölzernen Schiffen fuhren, seien nun hölzerne Männer auf eisernen Schiffen zu finden“. Das Segelschiff lebte nun zur Disziplinierung und Erhaltung der Seemannschaft als Lehr- und Erziehungsanstalt weiter. Wie in einem historischen Zeitraffer war das Segelschulschiff vom Zögling vor der späteren „Dampferlaufbahn“ zu befahren.

Aber auch Arbeitslosigkeit und das Ausbrechen des einzelnen zur „Reise als Ziel und Selbsterfahrung“ bürgerten sich als ein Motiv zur Seereise ein .Als der amerikanische Kapitän Joshua Slocum im Alter von 51 kein Kommando mehr bekam, also arbeitslos war, begab er sich 1895 mit einem winzigen Boot auf eine dreijährige Weltumsegelung. Seine Erfahrungsberichte erschienen in Illustriertenserien, Slocum hielt Vorträge und stellte seine *Spray* aus: das war der Beginn des Einhand- und Abenteuersegelns mit anschließender Verwertung in den Medien..

Nach der Entdeckung der Küsten für die Seebäder stand die See selbst für Therapie offen, die Kreuzfahrt verlängerte die Kurpromenade. Eine „wissen schaftliche Vereinigung deutscher Seetouristen“ formierte sich zur Erfüllung der Bildungsaufgabe, „billige Studienreisen in die fremden Häfen und Weltteile zu unternehmen und den Blick der Nation für die deutschen Seeinteressen durch diesen praktischen Anschauungsunterricht zu weiten.“ So wurde der „Platz an der Sonne“, den die Kolonialpolitik anstrebte, schließlich später dauerhafter von Erlebnistouristen erobert und besetzt.

Das Segel als ökonomische und später auch ökologische Chance — das wahre Verdienst des Segels über Jahrtausende bisher — verlor seine Bedeutung. Die erstmals theoretisch fundierten Neukon-

Nova Scotia born legendary sailor Joshua Slocum, the first to sail solo around the world. He disappeared at sea along with his ship SPray on or shortly after November 14, 1909

zeptionen der 20er Jahre blieben in der Weltwirtschaftskrise unbeachtet und waren danach meist unverstandene und nüchterne Symbole der Windkanalforschung.

Während die letzten Großsegler in der Getreidefahrt als billiges Weizenlager am Rande der Existenz fuhren, ließ sich der Börsenmakler Hutton 1932 aus „demonstrativem Konsum“ eine Luxusyacht gleicher Größe bauen (Foto S. 6). Äußerlich war sie mit vier Masten und 72 Mann Besatzung eben jenen Schiffen ähnlich, innerlich aber glich sie einer architektonischen Kreuzfahrt, war sie mit einer Ausstattung nach Motiven „alter englischer und früh-amerikanischer Stilarten, sowie der Tiroler Gotik und dem Louis XVI-Stil“ befrachtet. Sie kann heute - unter einem anderen Namen - in jedem Reisebüro der oberen Preisklasse gebucht werden.

Die Wiederauferstehung des Großseglers als Luxusobjekt: die „Hussar“ des Börsenmaklers Hutton, 1932.

Das Segelschiff „leistete“ man sich nun, es bildete sozusagen den Zierat und die strahlend weiß vorgehaltene Galionsfigur der grauen Kriegsflotten.

Die Reichsmarine baute eine Reihe von Schiffen: *Gorch Fock*, *Horst Wessel*, *Albert Leo Schlageter* — ein viertes mußte im Zweiten Weltkrieg unfertig die Werft verlassen. Das Kriegsende änderte nichts an der Kontinuität: Frisch übermalt setzten die Schiffe unter den Flaggen der USA, der UdSSR und Portugals ihre Fahrt fort.

Die 450 Segler, die heute der Sail Training Association angehören, davon 70 unter deutscher Flagge, sind also oft „alte Bekannte“, die seit früheren Zeiten mehrfach den Besitzer und den Namen wechselten. Die „Tallship Races“, die Regatten dieser Großsegler, bringen im jährlichen Reigen für einige Tage kurze Turbulenz in verwaiste Häfen, die vom früheren Wirtschaftsleben längst verlassen sind und die sich nun um die lukrative Belebung bewerben.

In den Docklands des Londoner Hafens füllen Marinas, Yachtliegeplätze, die leeren Hafenbecken des deindustrialisierten Gebiets.

Wie in einem Boom werden immer mehr neue „Oldtimer“ gebaut, und längst nicht mehr als Restaurierung alter, ehemaliger Segelschiffsrümpfe, die aus sonst vergessenen Winkeln der Welt herangeschleppt wurden. Beliebt sind inzwischen auch die robusten Rümpfe inzwischen ausgedienter Feuerschiffe, die statt des Leuchtfeuers nun Masten tragen. Dazwischen mischen sich auf den Oldtimer-Treffen streng nach historischen Vorbildern rekonstruierte und zu wissenschaftlichen Zwecken bestimmte Nachbauten, wie Koggen (siehe Kultur & Technik 3/1992) oder sogar Trieren. Das Meer trägt sie alle, die finanziellen Einkünfte tragen sie nicht immer.

Die Farbfernsehwerbung zeigt daher bunt gefärbte Segel, deren Kolorierung entweder für Getränke — und nicht nur grünen Tee — aber auch für mahnende Botschaften der Hoffnung werben soll. Die See ist nicht mehr das feindliche Element, das zu erobern und zu beherrschen, sondern ein Lebensraum, der zu schützen ist. So entstand der Nachbau der von französischen Agenten versenkten *Rainbow Warrior* der Organisation Greenpeace aus einem alten Fischdampferrumpf mit einer neuartigen Takelage wieder.

Das Schiff war immer, wenigstens zeitweise, ein in sich abgeschlossenes soziales System. Das Motiv der Abgeschlos-

Die „Rainbow Warrior", ein ehemaliger Fischdampfer, erhielt 1990 eine neuartige Besegelung, die neben ihrer Antriebsfunktion gleichzeitig für den ökologischen Einsatz der Windenergie werben soll.

senheit allein kann heute nur noch ganz schwach an die Strafanstalt der Galeeren erinnern, denn die Möglichkeiten einer Erlebnis- oder gar Abenteuerpädagogik werden nach allen Richtungen ausgelotet. Schiffe werden nun auch als Instrumente der Resozialisierung, als „Jugendschiffe" mit Sozialarbeitern an Bord betrieben.

Feste Aufgaben und Verantwortung vermitteln das Gefühl, tatsächlich gebraucht zu werden, außerdem — die möglichen Verführungen zu Lande fehlen. Die Diakonie betreibt eigene Schiffe, die für Rollstuhlfahrer eingerichtet und mit geprägten Seekarten für Blinde ausgestattet sind. Die Arche segelt wieder — für das Überleben einer sozialen Gemeinschaft.

Lebenlernen auf Segelschiffen heißt ein anderes Projekt im bei Stralsund gelegenen Wolgast an der Peene, eine Intention, die für den Ort, in dem es durchgeführt wird, eine doppelte Bedeutung zu haben scheint. Die Situation in den „neuen Bundesländern" überlagert sich hier mit den bereits beschriebenen Prozessen der „Neuentdeckung maritimer Geschichte in Einzelfällen" zu einem vielschichtigen und eigenartigen Umgang mit der Geschichte bei einer gleichzeitig sehr offenen und ungewissen Zukunft.

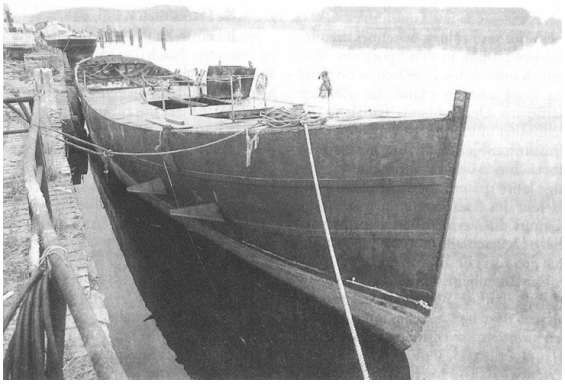
Die Peene-Werft in Wolgast war im westlichen Ausland zu DDR-Zeiten eigentlich nicht bekannt. Sie wurde überwiegend als Marinewerft zum Bau von „Spezialschiffen" genutzt und entsprechend geheimgehalten. Sie entstand, nachdem den Werften an den Binnenwasserstraßen und der Elbe in der damals sowjetisch besetzten Zone im Frühjahr 1948 durch eine Sperrung der Elbe der Zugang zur offenen See blockiert worden war. Noch bis Anfang des Jahres 1990 war die Werft ausschließlich im Kriegsschiffbau (was immer Spitzentechnologie heißt) mit Staatsaufträgen beschäftigt, und sie verlor im Zuge der politischen und wirtschaftlichen Neuorientierung unter der Regierung Modrow von einem Tag zum anderen sämtliche Aufträge.

Der gemeinnützige Verein Lebenlernen auf Segelschiffen wurde 1989 gegründet. Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wurde eine Segelschiffswerft aufgebaut, die mit 40 Arbeitern der ehemaligen Peene-Werft begann und inzwischen auf 200 bis 250 ABM-Mitarbeiter angewachsen ist.

Aus alten Rümpfen sollten historische Schiffe nachgebaut werden und als Freizeitsegler auf Fahrten gehen, an denen außer einer Stammbesatzung auch Jugendliche und Schulklassen teilnehmen. Daß der Verein mit diesem Projekt der zweitgrößte Arbeitgeber der Stadt war, demonstriert die katastrophale Situation auf dem regionalen Arbeitsmarkt.

Als erstes Schiff des Vereins entstand aus einem 1919 gebauten Frachtmotorsegler die *Fridtjof Nansen*, das nächste, die Brigg *Roald Amundsen*, aus einem Tanklogger der Nationalen Volksarmee. Ein drittes, aus einem 1909 gebauten Fischlogger entstehendes Schiff soll gezielt zur Rehabilitation körperlich Behinderter eingesetzt werden. Das wohl extremste Beispiel für ein „historisches Recycling" ist ein 1906 gebauter Fisch-

kutter, dessen Rumpf nach einer längeren Odyssee in Skandinavien als Dynamitlager diente und dann vom Projektleiter entdeckt wurde. Er erinnerte sich, ein zu diesem Rumpf passendes Modell im Deutschen Museum gesehen zu haben und entschloß sich zu dessen Nachbau - die *Puritan*, der America's Cup-Segler, war wiederentdeckt



Der nach Wolgast geschleppte Rumpf eines englischen Fischkutters, aus dem die „Puritan" mit einer Segelfläche von 1000 Quadratmetern wiederentstehen soll.

Spürbar weist in Wolgast diese doppelte Art, die unmittelbare Vergangenheit und die konkrete Gegenwart einesteils bewältigen zu wollen, andererseits eine ferne, fast fremde Vergangenheit wiederzuentdecken, auf konkrete Fragen: Welche Zukunft liegt zum Beispiel für einen Facharbeiter, der bisher mit modernen Maschinen umging, in der Erlernung des Segelmachens?

Können deindustrialisierte Regionen durch traditionelles Handwerk wiederbelebt werden? Lassen sich Zukunftsängste mit dem Rückgriff auf Vergangenheit besänftigen? Andererseits, gelänge es mit dieser Umschulung, das lukrative Reparaturgeschäft auch für kleinere Segler an sich zu ziehen, wie es etwa in Holland blüht, also von den Holländern zu lernen: Wäre das dann nicht schon wieder Tradition?

Der Optimismus dieses Projekts könnte dann lauten: „Segelschiffahrt? Klar zur Wende!".

Dr. Jobst Broelmann, geb. 1943, studierte Schiffstechnik in Hannover und Hamburg. Nach Forschungstätigkeit an der Universität Hamburg war er Konstruktionsingenieur bei MAN, Neue Technologien. Seit 1984 ist er Konservator der Abteilung Schiffahrt im Deutschen Museum, München. Der vorliegende Beitrag erschien in der Hauszeitschrift Kultur & Technik 4/1994.